Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 211 de 2015

ABC COOP

Cooperativa Obrera del Transporte
ver exposición

CEPROTUR

Centro Propietarios de Ómnibus de Turismo-Uruguay
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 19 de agosto de 2015

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Felipe Carballo.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Eduardo José Rubio.
INVITADOS:	Por ABC COOP, señores Luis Rivas, doctora Roxana Pagalday, Luis Rivas y Edgahar Carnet. Por CEPROTUR, señores Daniel Balbiani, Presidente; Gustavo Scanni, Secretario y César Pérez, Vocal.
SECRETARIA:	Señora Myriam Lima.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Juan José Olaizola).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de ABC COOP, integrada por la señora Roxana Pagalday y por los señores Luis Rivas y Edgahar Carnet.

La Comisión tiene un estilo de trabajo por el que permanentemente recibe a distintos operadores, trabajadores y empresas del sector, así que es un gusto que estén presentes en este ámbito.

Cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR RIVAS (Luis).- Nosotros somos de una empresa recuperada, hijos de la crisis de 2001, 2002. Después de dos años de idas y venidas a la Intendencia de Colonia sin tener respuesta -en ese momento el intendente era Carlos Moreira, igual que ahora-, logramos una transferencia de la línea que era propiedad de los antiguos dueños de ABC S.A; nosotros le pusimos ABC COOP. Podríamos resumir esta visita, diciendo que la nuestra es una historia de 14 años de persecución. Estamos compitiendo con una empresa que tiene cincuenta años en Colonia y que, sistemáticamente, se ha puesto al servicio del Partido Nacional en nuestro departamento, por lo que es difícil competir en igualdad de condiciones con una empresa que siempre fue protegida por la Intendencia.

Tanto es así que esta empresa, que se llamaba Cotuc y estaba endeudada con el Banco de Previsión Social, la Dirección General Impositiva, etcétera, una noche del año 2010 entra a la Junta Departamental y sale llamándose Sol Antigua, sin ninguna deuda, ya que blanquearon totalmente su situación con los votos de los ediles del Partido Nacional. Es así que comienza una competencia terrible.

Ustedes deben saber que el fideicomiso del boleto es lo que mantiene a las empresas en el interior del país. Y esta empresa, a los treinta días de ser blanqueada logró recibir un fideicomiso del boleto que le permitió hacer una renovación total de los ómnibus. Inmediatamente después de que la actual empresa Sol Antigua comenzó a renovar su flota, la Intendencia de Colonia fue sobre nosotros y nos dio seis meses para comprar dos ómnibus cero kilómetro; de lo contrario, quedábamos afuera.

Afortunadamente, no éramos deudores de ningún organismo financiero y el banco Bandes nos prestó el dinero para comenzar con la renovación de flota. Entre los años 2011 y 2015 invertimos US$ 500.000 en ómnibus, sin tener financiación ni ayuda de ningún organismo público; por ejemplo, no recibimos apoyo de ningún tipo por parte del Fondes. La única salida provino de que somos trabajadores cumplidores con los créditos que solicitamos y, en consecuencia, el banco Bandes nos facilitó una línea de crédito para la cual hemos destinado la totalidad del fideicomiso del boleto, así como de las becas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Todo se cede al banco Bandes para pagar esta renovación de flota.

Ahora bien, el tema fundamental por el que estamos aquí es para denunciar que la persecución está basada en multas. Tenemos en nuestro poder dos expedientes que costó bastante traer -deben estar pesando unos cuantos kilos- que hacen a la historia de la persecución. Tenemos multas de hasta 120 unidades reajustables por 10 o 12 minutos de atraso. El cuerpo inspectivo de la Dirección de Tránsito y Transporte está al servicio del control estricto del horario de ABC COOP; tanto es así que cuando el conductor llega a las terminales pasado algunos minutos, el inspector le dice: "Apurate que te voy a seguir". Entonces, lo sigue en una moto, lo presiona constantemente y lo amenaza con que, a la vuelta, va a ser multado.

Por otra parte, la nuestra es la única empresa de Colonia que mantiene a los guardas. Por consiguiente, las personas mayores -sobre todo cuando es día de pago a los jubilados- optan por tomar nuestros ómnibus, porque los guardas los ayudan. Ustedes imaginarán lo que significa cargar cincuenta o sesenta jubilados -tenemos documentación de lo que estamos diciendo-, no obstante lo cual nos han llegado a multar con 120 UR después de haberlos trasladado y de haber llegado con 7 u 8 minutos de atraso a la terminal. ¡120 UR! Esa es una de las multas.

En este momento tenemos vigente un convenio para el pago de multas, porque -como ustedes saben- para lograr un crédito necesitamos un certificado de la Intendencia que constate que no somos deudores, y para pagar la patente de los ómnibus, primero tenemos que abonar las multas, pero como son tan abultadas, nunca las hemos podido saldar. Entonces, hemos hecho convenios -no sé por qué cantidad de años los estamos pagando-, pero se siguen acumulando multas: así es casi imposible mantener una fuente de trabajo.

Cuando se presiona de esta manera se pretende hacer cumplir lo imposible. Para que ustedes tengan una idea, desde el año 1960 se estipuló que el recorrido de una de nuestras líneas, desde el centro de la ciudad de Colonia del Sacramento hasta el Real de San Carlos, debía hacerse en treinta minutos. Bueno, es cuestión de imaginación. El parque automotor ha crecido terriblemente; tanto es así que, entre otras cosas, el intendente

que se fue hace poco mandó colocar semáforos, por lo difícil del tránsito. No obstante, se nos continúa exigiendo el mismo tiempo de hace cincuenta años.

Desde 2011 venimos presentando una serie de solicitudes a la Intendencia para que haya un reordenamiento horario, porque eso no se puede cumplir, pero nunca lo han aceptado. Claro, hay que entender que estamos compitiendo en el mismo mercado con una empresa -es la que ya nombramos- que tiene dos kilómetros y medio menos de recorrido que la nuestra. Entonces, ellos pueden cumplir con los horarios por tener recorridos rectos y un kilometraje mucho menor. Nosotros tenemos recorridos muy quebrados; entramos a los barrios más profundos de la ciudad de Colonia; no andamos por las principales avenidas y, entonces, la situación se nos dificulta y eso significa multas.

La presión es tan grande que nuestros propios trabajadores han llegado a tener discusiones con los inspectores, por lo que hemos sido denunciados ante la policía. Es difícil desempeñarse durante 8 o 9 horas y tener un inspector esperando y presionando al trabajador desde las 7 de la mañana hasta las 9 de la noche. Llega un momento en que uno no aguanta más y termina discutiendo, y eso le ha servido a la Dirección de Tránsito y Transporte para denunciarnos. Cada vez que nos presentamos a la Comisión de Tránsito y Transporte de la Junta Departamental, donde la mayoría es del Partido Nacional -hemos ido miles de veces-, somos escuchados, pero no nos formulan ninguna pregunta y no hacen absolutamente nada.

En definitiva, llevamos catorce años en Colonia, cumpliendo con absolutamente todo lo que establece la reglamentación, y hay casos interesantes. La Intendencia de Colonia es la única del país que manda los ómnibus urbanos a la Sucta. Entonces, tenemos que hacer 200 kilómetros por la Ruta Nº 5 y volver a Colonia -con todo el tiempo y la cantidad de dinero que se pierden- para llevar los ómnibus a la Sucta, siendo que todas las Intendencias hacen la revisión correspondiente en los talleres municipales. Encima, cuando nos retrasamos en llevar un ómnibus a la revisión, nos llega una notificación de que tenemos tantos días para llevarlo o de lo contrario va a ser multado y después retirado de circulación. En cuestión de pocos meses, cuando nos dan seis meses para la renovación, nos paran la mitad de la flota que estaba funcionando: teníamos seis ómnibus y nos pararon tres; tenemos las fotocopias de las multas. Estábamos queriendo brindar un servicio mientras gestionábamos un crédito para comprar un nuevo ómnibus, pero como el plazo estaba vencido ni siquiera teníamos derecho a las prórrogas.

Esta es una forma de conducir el transporte en beneficio de un amigo. Y la otra empresa, sabedora de que la persecución es contra nosotros, constantemente está presentando denuncias ante la Intendencia sobre horarios, sobre ómnibus que están circulando fuera del plazo permitido, etcétera, y eso significa que la Dirección de Tránsito y Transporte vaya sobre nosotros.

Hay algunos otros datos que son interesantes. La secretaria general de la Intendencia es la esposa del abogado de la empresa Sol Antigua, que es abogado del director de Tránsito y Transporte y fue el que lo hizo ingresar después de que el intendente Zimmer lo echara porque tenía problemas con el intendente Moreira: cobró US$ 50.000 y volvió a entrar, gracias a la gestión del abogado de esta empresa. Es una especie de rosca que funciona y que, naturalmente, defiende los intereses de una sola firma.

Lo que nos preocupa hoy por hoy es el endeudamiento que tenemos. Somos una empresa chica, dirigida por sus trabajadores, sin capital, que paga más de $ 240.000 mensuales por concepto de cuotas por los ómnibus nuevos que compramos -un ómnibus nuevo nos cuesta más de $ 25.000 por mes solo de seguro-, por lo que debemos comprometer el fideicomiso del boleto y las becas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es lo que hacen funcionar a las empresas en el interior del país. Entonces, se nos hace muy difícil hacer frente a esa cantidad de multas.

Nosotros no pedimos que no nos multen; lo que queremos es que se cambie la metodología de aplicación de multas, que no permite la más mínima defensa. Por ejemplo, en Colonia no existen tribunales. Si un inspector un día se levanta mal porque se peleó con su mujer, ve a un ómnibus de la empresa ABC COOP y se le antoja decir que está atrasado, lo pone en la boleta y ni siquiera nos la hacen firmar. Ellos ponen en la boleta: "Se niega a firmar; no presenta documentación" y uno no tiene derecho a absolutamente nada. Cuando después uno habla con el Director de Tránsito y Transporte y le pregunta: "¿Por qué no me hizo firmar la boleta?", le contesta: "Porque te negaste". Y uno podrá decir: "Yo nunca me negué; él la firmó y se fue", pero no hay forma de demostrarlo. Hay momentos en que han multado ómnibus expresos que llegan acoplados y quedan parados. Se les pone el cartel de "Expreso", pero llega el inspector y lo multa porque va a salir tarde, cuando el ómnibus nunca salió. Bueno, tenemos US$ 17.000, US$ 18.000 o US$ 20.000 de multas, lo que ahora nos

va a significar no poder pagar patentes y, naturalmente, si queremos comprar otro ómnibus -cosa que debemos hacer-, no podremos hacerlo porque la Intendencia no nos va a dar el CUD que nos piden los bancos. A grandes rasgos, esta es la situación.

Ahora vemos la situación de los compañeros trabajadores de Fripur: se cierra esa empresa, se cierra Ecolat y se cierra todo. En tanto, uno tiene una empresa donde todos se han roto el alma para mantener una fuente de trabajo, que mantiene a los guardas y que tiene más trabajadores de lo que dicen las paramétricas de transporte, que hablan de tres trabajadores y medio por cada ómnibus recaudando y nosotros somos diecisiete y tenemos tres ómnibus recaudando; o sea que tenemos el doble de trabajadores. No obstante, tenemos una Dirección de Tránsito y Transporte y una Intendencia Municipal insensibles, parecería que con el objetivo de ahogarnos económicamente para que un día digamos que no podemos seguir más, porque estamos endeudados y de esa forma no podemos trabajar.

SEÑORA PAGALDAY (Roxana).- El tema de las multas está basado en que la administración de la Intendencia es juez y parte. Ellos aplican la multa y no hay procedimientos previstos dentro de la ordenanza de tránsito y transporte de la Junta Departamental de Colonia. Entonces, por ejemplo, nos aplican una multa de 10 UR y si se vuelve a cometer la misma infracción, van incrementando el monto, argumentando que somos reincidentes. Y además de la aplicación de multas directamente a la cooperativa, también heredamos las deudas de la antigua empresa: tuvimos que discutir multa por multa, hasta que algunas fueron quitadas y otras pasaron a un convenio que pagamos durante casi tres años.

El tema es el siguiente. Al principio, la multa la aplicaban inspectores que esperaban siempre en la terminal Centro, porque no les importa la terminal Real de San Carlos. Ellos multaban, entregaban la multa de infracción y, después, en un período prudencial, por cuestiones administrativas internas, nos notificaban y nos daban un plazo de diez días para presentar descargos. Ahí empezamos a conformar un procedimiento, basándonos en el Decreto Nº 500. Nosotros presentábamos las pruebas pero, en las oportunidades en que lo hicimos -inclusive, declararon los propios usuarios de los hechos acontecidos-, jamás convocaron para que esa prueba fuera diligenciada.

Con posterioridad, creo que fue en el año 2012, se pusieron GPS en los ómnibus. Hoy las multas se aplican usando el GPS. Ellos nos notifican de un paquete. Tengo uno de los expedientes -le hicimos una copia solo a la sanción- donde aparecen los registros. Ellos no toman en consideración que Colonia del Sacramento se caracteriza por la circulación de una cantidad impresionante de motociclos, motos, motonetas y toda esa clase de vehículos que obstaculizan. El tránsito está desordenado, no hay una cantidad adecuada de inspectores; creo que son alrededor de veinte o treinta inspectores para todo el departamento de Colonia, con tres ciudades importantes como son Colonia del Sacramento, Carmelo y Rosario. Ellos van distribuyendo a los inspectores.

Mi compañero hablaba de que nos sentimos discriminados y perseguidos y es porque después de ofrecer esos descargos de las multas, ellos los pasan directamente a la división jurídica, dentro de la administración de la Intendencia. El abogado se expide, pide informes a la división de tránsito, que les informa que estábamos en infracción y la resolución es del Intendente, haciendo lo que ellos dicen.

En reiteradas oportunidades hemos solicitado que nos convoquen, porque formamos parte de una mesa tripartita que se creó a solicitud nuestra. En el año 2006, el Intendente Zimmer dictó un decreto que establecía que las dos empresas, más la Dirección de Tránsito y Transporte y la Junta Departamental -esta después incorporó a integrantes de la Comisión de Tránsito y Transporte- integraran esa mesa tripartita para resolver todos los temas atinentes al transporte urbano de pasajeros en Colonia. Ahí resolvemos el tema del boleto, si damos aumento o no, los recorridos, las nuevas líneas y un montón de cosas más. El tema es que la que nos tiene que convocar es la Dirección de Tránsito y Transporte, pero no lo hace. Lo hace bajo presión, después de quinientas notas enviadas pidiendo por favor que tratemos de resolver el tema, por ejemplo, de reordenamiento de horarios.

Nos faltó decir que tenemos diecinueve paradas más que la otra empresa, para un recorrido de 30 minutos, en calles intransitables, que fueron reparadas porque venían las elecciones departamentales; un mes antes, procedieron a resolver el tema de las calles, pero con lo que ha llovido en Colonia y el tránsito pesado que hay, ya están deshechas.

La gran dificultad es acordar un procedimiento, pero tampoco han querido escuchar. El anterior Director de Tránsito y Transporte tenía la expectativa de que pudiéramos llegar a algo. El tema pasa por la posibilidad de que exista un tribunal que resolviera, porque nos multan por 30 Unidades Reajustables. Hemos consultado a compañeros de cooperativas de Montevideo y se asustan cuando ven que un ómnibus nuestro tiene una multa por $ 98.000. ¡Es una barbaridad! Es imposible de pagar, porque todo lo que recibimos como ingresos lo sacamos para seguir viviendo. Hace dos meses que la Intendencia no nos paga las becas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nosotros las trasladamos a los estudiantes, pero no nos pagan. Hemos solicitado entrevistas al Intendente actual y con el tema de que están en auditoría interna, no nos pagan.

Planteamos qué va a pasar con nosotros, que estamos endeudados con multas que no podemos pagar y que hemos pedido que nos financien a través de convenios, pero no nos han escuchado.

En el último período, hablamos con el secretario general Manito -secretario del Intendente Zimmer-, una persona relativamente accesible, pero que, evidentemente, seguía dictámenes políticos que le impedían resolver determinados temas.

Nos quedó un expediente con multas. Inclusive, a un compañero, en un día bastante complicado, de invierno, con lloviznas, le hacen señas de que viene un pasajero, detiene el ómnibus para que suba y lo multan por haber levantado a ese pasajero a menos de dos metros de la parada. Estas son cosas que llega un momento que son imposibles de tolerar. La presión que tienen los choferes, los guardas y nosotros dos, que somos quienes hablamos con las autoridades, es muy grande. No encontramos eco, no encontramos a un interlocutor válido que nos pueda escuchar. No nos permiten nada; solamente es sanción tras sanción.

Desde el año 2006 hasta el día de hoy tenemos tres convenios de multas. La patente no se paga, porque está la multa. Si no se paga la multa, no se paga la patente. ¿Cómo obtenemos el CUD? Hasta ahora, lo obteníamos de la siguiente forma: Manito nos levantaba las multas, pagábamos la patente y nos daba el CUD por tres meses, para poder comprar más ómnibus, porque es una cadena. Todo es siempre bajo apercibimiento. Cada vez que recibimos una notificación de la Intendencia es bajo el apercibimiento de quitarnos la línea. No sé de dónde sacamos el espíritu combativo para continuar enfrentando a gente que no está dispuesta a dialogar. Creo que, cuando hay un conflicto, lo mejor que se puede hacer -cada uno es dueño de pensar lo que quiera- es sentarse a negociar para encontrar una solución. Lamentablemente, nosotros no encontramos a nadie con quien hablar. Debemos tener alrededor de cincuenta convocatorias -yo soy quien las redacta- a esa mesa tripartita. Durante un año y medio no nos convocaron.

Para poder crecer, solicitamos una nueva línea. Tuvimos que ponernos de acuerdo con la línea que ya estaba, que llevaba treinta años de monopolio, en una zona diferente, pero era la única oportunidad de crecimiento que teníamos. Tuvimos que aceptar hacer recorridos en los cuales durante casi tres kilómetros no subía un pasajero. Estuvimos un año con esa línea. Hoy la modificamos para que fuera un poquito mejor y alcanzamos algún ingresito más, pero también tenemos un gasto mayor, porque tenemos mayores frecuencias. Pero, ¿qué sucede? El señor Director de Tránsito y Transporte, Mario Leiva -lo digo con nombre y apellido, porque yo soy la que contesta los escritos a la Intendencia y expongo la verdad-, nos dijo que no iba a comunicar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni a la Corporación Nacional para el Desarrollo la nueva línea para que a nosotros nos pagaran lo que ya habíamos gastado -es a mes vencido- en litros de gasoil, con un aumento de $ 2 del precio del gasoil.

Todas esas circunstancias generan un ambiente que es de ida y vuelta, porque es hacia afuera, pero hay momentos en que hay una tensión impresionante en los compañeros que manejan. Están al borde de tener un accidente simplemente por estar viendo si el inspector está en la esquina o si aparece por algún lado. La última notificación que nos llegó fue que volvían a subir al sistema tres multas, dos de ellas por la antigüedad de los ómnibus. Habíamos obtenido una autorización del secretario general de la Intendencia hasta que entrara el ómnibus cero kilómetro, pero eso es algo que no depende de nosotros. En Brasil nos dijeron que lo tendríamos en enero del año 2014 y recién lo pudimos traer en el mes de mayo. Esa no es nuestra responsabilidad, pero nos están presionando. Nos pusieron dos multas por esos vehículos, porque la antigüedad que pueden tener los ómnibus en Colonia del Sacramento es de veinte años, mientras que en el resto del departamento -que es bastante grande- se permite que los vehículos tengan hasta veinticinco años, y a nosotros nos presionan con un plazo de seis meses para que renovemos flotas. Quieren que hagamos magia. No se contemplan tiempos ni absolutamente nada.

Esto se traduce en trabajar acosados todo el tiempo. Cuando trajimos ómnibus nuevos, en el año 2012, teníamos dos ómnibus cero kilómetro y nos quedaba uno antiguo, que todavía estaba en plazo. Nos multaron los tres ómnibus, uno atrás del otro, el mismo día.

La idea es que sigamos endeudados con la Intendencia. Nosotros les pedimos que paguen las becas, porque nos seguimos endeudando y, ¿quién nos pagará a nosotros si perdemos créditos de repuestos, de neumáticos, etcétera, porque no es problema nuestro? Nos respondieron que están haciendo una auditoría y cuando puedan, nos van a pagar.

El día 10 de julio solicitamos una entrevista con el actual Intendente Moreira y hasta el día de hoy no nos han dado respuesta de cuándo nos podrá recibir.

Si bien el tema es puntual, la dueña de la línea es la Intendencia de Colonia. Nosotros somos trabajadores, que es lo que venimos a plantear, con situaciones que ya no sabemos cómo resolver ni con quién hablar. Nos sentimos realmente desamparados porque, reitero, la Intendencia actúa como juez y parte y resuelve sin tener en consideración ya no sólo a nosotros, como una pequeña cooperativa, sino a los propios usuarios; no les interesan. No escucha, no convoca y lo único que recibimos son sanciones, un detrás de la otra.

Lamentablemente, la Junta Departamental está integrada por mayoría de ese sector y las tenemos todas en contra. Cada vez que solicitamos algo nos lo han denegado, hasta nuevas líneas para crecimiento. Solicitamos dos veces una línea en Carmelo y llamaron a licitación, fuimos los únicos en presentarnos y la consideraron desierta, por no haber proyectado hacia futuro cómo íbamos a renovar la flota. Entonces, llega un momento en que hay que tener una paciencia infinita y esperar un milagro que nos permita seguir trabajando, porque no es una cuestión interna, sino más bien externa a nosotros, pero, evidentemente, todo esto repercute. Si después de catorce años de recuperada esta empresa sigue adelante es exclusivamente con base al esfuerzo, el sacrificio y la bondad de los trabajadores que integramos la cooperativa, porque no hemos recibido ninguna ayuda.

Nos llamaron desde el Bandes, porque hay una especie de convenio. Supieron que estábamos en condiciones -porque teníamos certificados al día y el fideicomiso del boleto- y nos ofrecieron una línea bancaria. Nos comunicaron a través del Banco Central del Uruguay que podíamos gestionar créditos para la renovación de flota en el Bandes. Desde el año 2008 venimos renovando flota, ahora tenemos ómnibus cero kilómetro. Antes teníamos otro, cuando apostamos a la instancia de ENCE. Terminó y nunca se nos convocó a nada; creo que hicimos tres viajes.

En eso la Intendencia también juega un papel preponderante, porque tiene bajo su ala a ciertas empresas que son de su sector político, por lo que el crecimiento es para una sola. El resto tiene que renovar su flota como puede y, si no lo hace, nos ponen bajo apercibimiento de que van a llamar a licitación y nosotros quedaremos afuera.

En este momento, con la inversión que hicimos en tres ómnibus cero kilómetro y uno usado -que le compramos a Cutcsa y estaba en relativas buenas condiciones-, me parece injusta la exigencia de renovación de flota. Además, nunca tuvieron en consideración que somos una cooperativa, no una empresa con capital. Lo único que hay aquí es el esfuerzo de los compañeros, nada más que eso, y la ayuda desde el gobierno central, a través del fideicomiso y de las becas del Ministerio. Si no, no sé cómo estaríamos vivos.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- En el marco del cambio de la flota, tienen deudas con el Bandes. ¿La cooperativa tiene algún otro tipo de deudas?

Por otro lado, la definición de los recorridos, frecuencias y costo de boletos, ¿está establecido al amparo de algún sistema paramétrico del cual participen nuestros invitados?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En primer lugar, quiero decir que acá queda claro que hay un enfrentamiento con la Intendencia de Colonia, independientemente de sectores políticos.

En segundo término, quiero aclarar que en mi departamento los ómnibus urbanos van al Sucta; la inspección no se hace en el corralón de la Intendencia.

En tercer lugar, si no entendí mal tienen US$ 18.000 de multas.

(Diálogos)

SEÑORA PAGALDAY (Roxana).- En definitiva, en cuanto al TCA, aunque existía el Decreto Nº 500, el procedimiento lo fuimos inventando nosotros para que nos dieran descargos, nos notificaran, que quedara la constancia de la real notificación. Directamente, ellos multan y la boleta la envían a recaudación en forma inmediata. Entonces, nosotros invertimos el procedimiento diciendo que no podía quedar firme hasta que no nos dieran la oportunidad de la defensa. Nos guiamos por el Decreto Nº 500 y ofrecimos descargos. Después de ello, el intendente empezó a dictar resoluciones sobre las que interponemos recurso de revocación e irregularmente confirma.

Soy abogada y tengo grandes discrepancias con la Justicia de este país, no creo demasiado en ella pues creo más en la justicia divina que en la humana. Cuando se hizo la transferencia de la empresa que antes se llamaba Cotuc y después, SOL Antigua, iniciamos un juicio contra la Intendencia, porque fue una forma de blanquear, y el Tribunal falló en contra de nosotros; esto fue como el último revolcón. Si fuera por las multas, más del 50% de lo que ingresa a la cooperativa quedaría en el Tribunal por los costos de los timbres, viajes, papeles, documentos. Uno de los elementos fundamentales es que cuando ellos no abren la prueba desde allá, probablemente, el Tribunal omita esa clase de cosas. Se hace difícil

Sabemos que acá en Montevideo hay un Tribunal específico para multas. No nos parece lo más correcto votar por GPS.

Reitero que en Colonia es impresionante la cantidad de accidentes de tránsito. A diario los accidentes se producen entre una moto y un auto, dos motos, una moto y un camión o una moto y un ómnibus; es impresionante. El mismo director de Tránsito ha reconocido públicamente en los medios radiales y televisivos de Colonia que hay desorden en la ciudad. Ellos no enseñan a ordenar el tránsito. En dicho departamento hay dos semáforos, uno en la costanera y otro en la calle principal. No existen suficientes inspectores y les interesa más aplicar multas porque se llevan un porcentaje.

Por otro lado, no hemos tenido respuesta ante la propuesta de crear un Tribunal que fuera imparcial, integrado por un ciudadano común y corriente, que entendiera y escuchara a las partes. Reitero que ellos sancionan y, después, juzgan. ¿Y qué van a juzgar? ¿Van a decir que se equivocaron? No. Como lo hacen siempre, van a decir exactamente lo mismo.

Acá no hay retrasos de cuarenta minutos ni de cincuenta minutos en la llegada a las terminales, sino de cinco, siete minutos y, en una oportunidad, se contabilizaron catorce minutos, que no sé si es cierto. En términos generales, no escuchan al otro. Hemos pedido que tanto el director como los inspectores se suban a los ómnibus y hagan los recorridos en los días puntuales en que se producen los retrasos y, además, vean la clase de pasajeros que suben. No es por despreciar, pero en la mayoría de los casos, se trata de gente mayor que opta por ese ómnibus porque tiene guarda. También hay que tener en cuenta que tenemos veintiún paradas más y calles destrozadas.

Fui a hablar personalmente con Walter Zimmer cuando faltaba menos de un mes para que terminara su mandato. Había una calle, una cuadra, que es un pasaje entre dos calles, por donde transita el ómnibus. Tal vez los legisladores conozcan el juego llamado "samba"; pues bien, así andaba el ómnibus, balanceándose de un lado al otro. Entonces, le grabamos un video, lo presentamos como defensa, y ratificaron las multas. Uno llega a un punto que ya no sabe qué hacer.

Con respecto a la convocatoria de la mesa tripartita, nosotros podemos solicitar -lo hemos hecho- que se la convoque. La última reunión de la tripartita la convocó Zimmer y por decreto. La Junta Departamental prefiere no oír; toma resoluciones sin nosotros.

Queremos dejar a la comisión documentación que refiere a las multas y a la gestión realizada que puede ilustrar a los señores legisladores. Allí aparece la cantidad de dinero en unidades reajustables que tenemos que pagar. En la Intendencia Municipal de Colonia en el mes de setiembre se hace un promedio -no es mes a mes- de la unidad reajustable y se vuelve a calcular las multas y recargos que suben al sistema.

SEÑOR PRESIDENTE.- De alguna manera ya hemos planteado cuál es el rol o el trabajo que puede desarrollar esta comisión. Somos una comisión asesora del plenario de la Cámara de Representantes. Conocemos nuestras limitaciones desde el punto de vista reglamentario y constitucional y tenemos en cuenta la autonomía de los gobiernos departamentales, su propia reglamentación y cómo llevan adelante su administración en las diferentes áreas.

Nos parece importante transmitir que desde esta comisión siempre hemos tratado de articular con las diferentes autoridades que están involucradas en aquellos temas que plantean las distintas delegaciones tanto de empresariales como de trabajadores, a los efectos de buscar salidas, consensos y soluciones.

Esta comisión propone invitar a autoridades de la Intendencia de Colonia y de la Junta Departamental a los efectos de que puedan darnos su opinión en base a estos reclamos, denuncias y preocupaciones que ustedes plantean en la mañana de hoy.

En nombre de esta comisión, agradecemos vuestra presencia. Nos comprometemos a trabajar e intercambiar entre nosotros a fin de ver cuál es la postura que desde la comisión y en forma oficial vamos a desarrollar.

(Se retiran de Sala una delegación de ABC Cooperativa)

(Ingresa a sala una delegación de Ceprotur, Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo -Ceprotur-, integrada por su presidente, señor Daniel Balbiani; el secretario, señor Gustavo Scanni, y el vocal, señor César Pérez.

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Agradecemos que nos reciban para informar acerca de las necesidades de nuestro Centro.

El Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo es una gremial formada en el año 1997, con personería jurídica y sede propia. Abarca todos los vehículos de turismo, que están divididos en tres clases: ómnibus, microbus y minibus; estos últimos popularmente se conocen como camionetas o vans. El Centro depende de los Ministerios de Turismo y Deporte y de Transporte y Obras Públicas y también de todas las intendencias, que son las que otorgan los permisos de las chapas.

Esta directiva es nueva. Llevamos un año y poco de gestión. El año pasado, mantuvimos reuniones con la Comisión de Transporte y Obras Públicas de Senado. Allí planteamos nuestras inquietudes, pero estaba comenzando la campaña electoral y el tratamiento del tema se interrumpió. Ahora, volvemos a formular nuestro planteo.

El otro día, hubo una movilización de los camioneros y nosotros la apoyamos, porque tenemos realidades parecidas.

Nos preocupa el tema del precio del gasoil y pensamos que habría que buscarle alguna solución lógica. Los ómnibus de servicio regular de línea perciben un subsidio por el gasoil, pero lo nuestro es más difícil de controlar. Aceptamos y vemos con buenos ojos el subsidio del combustible a las empresas de línea regular porque, de lo contrario, se produciría un aumento del IPC, con todas las contras que eso conlleva, pero queremos ver qué posibilidades hay de bajar ese costo en nuestro caso.

Hace diez años, el combustible incidía en nuestra tarifa entre un 10% o un 20% como máximo. Hoy, incide entre un 30% y un 50% en el costo de nuestro servicio, por lo cual, cada vez es menos rentable. A eso debemos sumar que el sector está conformado por pequeñas y medianas empresas y que algunas tienen personal a cargo. Ahora, estamos negociando para entrar en el Consejo de Salarios. Los costos suben; por ejemplo, los sueldos. Nuestra actividad está dolarizada en casi un cien por ciento, desde los repuestos hasta las cubiertas; todos nuestros insumos se importan.

Por otro lado, nuestro mercado es libre, no está regulado, por lo que las tarifas varían según las necesidades. Esto ha llevado a una desprofesionalización de esta actividad que es bastante importante para el Uruguay. La necesidad que tienen las empresas de trabajar las obliga a bajar los costos de los servicios: o le piden plata

prestada a alguien -que siempre termina siendo de los vehículos- o algo no se paga cuando se cobra muy barato. El gasoil es un factor muy importante.

A la vez, está el problema económico, que pesa más que el del gasoil.

También está el problema, si se quiere más complicado, de una competencia "ilegal" -entre comillas. Históricamente, nosotros hemos sido los hacedores de los vehículos que las empresas de línea regular, generalmente de larga distancia -por ejemplo, las que salen de Tres Cruces-, van dejando en desuso. Hay una cantidad de vehículos que entran cero kilómetro para el turismo, la mayoría, para cubrir los servicios de línea regular

Antes, tenían un promedio de uso que oscilaba entre los diez y catorce años. Luego, las empresas de turismo los adquirían y reciclaban.

Debido al subsidio que tienen las empresas de línea, el desquite de la inversión es mucho más rápido. Hoy, existen empresas de línea que venden ómnibus que tienen cinco años de antigüedad. Eso está bien, porque a nosotros se nos abre el camino para modernizarnos. El problema es que estas empresas de línea compiten con nosotros, haciendo todos los servicios turísticos que realizamos nosotros, pero con un residuo de gasoil más barato. Hoy, las empresas de línea de larga distancia transitan un promedio de 3 kilómetros con 1 litro de gasoil, que es lo que subsidia el Gobierno. Las nuevas unidades gastan menos, pero igualmente cobran por los 3 kilómetros con 1 litro de gasoil, es decir, por una cantidad específica. Entonces, la empresa tiene un margen de subsidio por combustible que no usó y lo vuelcan a realizar lo que hacemos nosotros: servicio de turismo nacional, internacional, paseos de escuelas, traslados, visitas a organismos del Estado, que es lo que más nos duele. En verano, cuando llegan los cruceros, dentro del puerto se pueden ver vehículos de COT y de Copsa, empresas de servicio regular, y están afectando el turismo. A su vez, en esas ocasiones, tenemos que cubrir sus servicios regulares a costos irrisorios.

SEÑOR PÉREZ (César).- Quisiera solicitar al secretario que informe a la comisión acerca del precio del combustible que están pagando las empresas para que vean la diferencia que hay con el precio que pagamos nosotros.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- ¿Podría explicar nuevamente lo del subsidio?

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Las empresas de línea regular tienen turnos establecidos. Por ejemplo, un viaje de Turil a Rivera tiene un recorrido de 1.000 kilómetros ida y vuelta. Se supone que ese ómnibus tendría que dar 3 kilómetros con 1 litro de gasoil. Entonces, en ese viaje, el ómnibus gastaría 333 litros de gasoil. El Estado subsidia esos 333 litros y le devuelve a la empresa $ 20 por litro. A fin de mes, el Estado hace una devolución de $ 18 o $ 20 por litro -no recuerdo exactamente la cifra porque varía-, por esos 333 litros que gastó. Pero si el ómnibus gasta 400 litros, el Estado le paga por 333 litros; si gasta 200 litros, también le paga por 333 litros. Lo que sucede es que los nuevos vehículos, debido a la actual tecnología, gastan menos de 333 litros. Son más económicos porque tienen inyección electrónica y otros avances técnicos que hacen que gasten menos. Pensemos, por ejemplo, que en vez de gastar 333 litros, gastan 300 litros. La empresa, por ese viaje, va a cobrar por esos 333 litros. Si multiplicamos esto por la cantidad de viajes, por día y por mes, estamos hablando de una cifra bastante importante.

Esto se refleja cuando van a solicitar créditos bancarios. Cualquier empresa de línea de servicio regular va al banco y dice que quiere traer diez ómnibus y le dan el préstamo a sola firma, por lo que va a cobrar del subsidio; no tiene que presentar absolutamente nada más. No lo vemos mal; es un sistema que se implantó y no estamos en contra. Sí queremos plantear lo que nos perjudica a nosotros, que se puede solucionar poniendo un poco de buena voluntad de ambas partes.

Esto es en cuanto a los servicios de larga distancia. Todos los servicios de línea regular, hasta del de una línea departamental que va de un pueblito a otro en el interior, recibe subsidio, pero es distinto. Por ejemplo, el subsidio de los ómnibus urbanos de Montevideo es distinto; es por hora. Copsa tiene dos tipos de subsidio: uno para la línea suburbana y otro para la urbana. Nosotros nos enfocamos en los servicios de larga distancia, que son la competencia desleal que surge cada vez más a menudo.

Además, por ejemplo, a Turil, por sus servicios, el Ministerio le dice que debe tener cincuenta ómnibus y cinco vehículos más de retén por si se rompe alguno, pero, no los tiene. Hoy en día hay empresas que superan en un 20% o en un 30% la capacidad que tienen otorgada para este concepto y, ¿cómo ingresaron esos porcentajes? Por turismo. Cuando el Ministerio de Economía y Finanzas autoriza la importación de vehículos -que vienen sin IVA; eso está todo claro-, el permiso que uno solicita para traer el ómnibus, según las leyes que había antes, pasa por los Ministerios de Turismo, de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas: todos aprueban la compra, la sellan y las empresas traen los ómnibus. Ahí las intendencias hacen lo que les piden las empresas y los empadronan -que es el otro problema que tenemos- con el permiso que quieran. En realidad deberían ser TI, "Transporte Interdepartamental" -olvidemos las letras de adelante, que pueden pertenecer a cualquier departamento-, pero en muchos casos les están poniendo TU, que corresponde a turismo. Evidentemente tienen el mismo derecho que nosotros a hacer turismo, porque cumplen con las mismas normativas que nosotros, son agencias de viaje que tienen sus avales.

Ahora bien, en setiembre nos reuniremos con el ministro Rossi, y el otro día conversamos con Felipe Martín en el Ministerio de Turismo y Deporte. Por primera vez en muchos años estaban ante la misma mesa el Ministerio de Turismo y Deporte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo. Esto fue algo rarísimo: por suerte nos invitaron y pudimos aclarar algunas cosas, porque hay muchas que están mal. Por ejemplo, cuando hay licitaciones, el Mides es uno de los Ministerios que pide más locomoción. Si esta semana hay una licitación para cuarenta viajes -uno a Salto, uno Paysandú, dos a Rivera, etcétera- y a la semana vamos a pedir los resultados, vemos que se adjudicaron, por ejemplo, diez a Turismar, cuatro a Rutas del Sol, tres a Copsa, uno a un transportista turístico y a veces ninguno. ¿Cómo están haciendo eso? Vemos que hasta en las salidas didácticas de los colegios de Montevideo trabajan ómnibus de línea regular.

No podemos hacer un estudio de todos los departamentos, pero en Montevideo la plaza ya está saturada de vehículos de turismo y creemos que también lo están en lo nacional. Hoy existen 3.400 vehículos de turismo en todo el país. Y el otro día formulé esta misma pregunta ante los directores de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo y Deporte: ¿es necesario más? Esos 3.400 vehículos equivalen a unos 67.000 asientos. ¿Se precisan más? Entonces, otra de las banderas por las que abogamos es el cierre de inscripciones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Después de quince años de pelear en los Ministerios de Turismo y de Transporte y Obras Públicas, que son los que nos regían a nosotros, en 1997 se firmó un decreto que hablaba de la antigüedad de los vehículos. Allí se logra, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, llegar a los diez o quince años de antigüedad para los ómnibus de servicio internacional y a veinticinco años para los de turismo nacional. Eso fue firmado en conjunto por los Ministros de Turismo y de Transporte y Obras Públicas de esa época, pero no sabemos por qué el Ministerio de Turismo y Deporte no lo aplicaba y solo aceptaba dieciocho años de antigüedad. Entonces, nos encontrábamos con una franja de vehículos que, según el Ministerio de Turismo y Deporte, no estaba en condiciones legales y ya no podrían circular, mientras que por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es el que nos rige directamente, podrían hacerlo hasta los veinticinco años de antigüedad. En cierto modo, eso equivalía a estar en forma irregular ante el Ministerio de Turismo y Deporte, no pudiendo conseguir ciertos beneficios que teníamos dentro de esa Cartera.

Después de diecisiete años, el otro día el Ministerio de Turismo y Deporte entendió nuestra situación y se está haciendo el borrador de una nueva ley de turismo. Este Ministerio va a regir solo a las empresas a nivel genérico, y lo que tiene que ver con los vehículos estará bajo la normativa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Con eso, hoy se reconocería el tema de los veinticinco años de antigüedad, lo cual para nosotros implica un logro muy importante, porque era completamente ilógico que un Ministerio dijera una cosa y otro argumentara algo distinto.

Ahora nos falta solucionar el tema con las intendencias. Tenemos un problema bastante grave con la Intendencia de Montevideo; lo empezamos a tratar el año pasado y todavía no llegamos a buen puerto; esperemos que con las nuevas autoridades se pueda aclarar. En ocasiones nosotros somos compradores de vehículos que pertenecían a las empresas de línea regular, que están empadronados en el interior, con las chapas correspondientes. Pero cuando vinimos a reempadronar en Montevideo en 2014, en seis u ocho meses cambiaron las leyes por completo. Entonces, nos encontramos con que ahora no nos aceptan que reempadronemos aquí. No entendemos qué pasa porque, por un lado, la Intendencia de Montevideo hace publicidad para que los vehículos reempadronen en su departamento de origen, pero nosotros queremos

reempadronar en el departamento en el que estamos y la Intendencia nos dice que no. La empresa está en Montevideo, está inscripta en los Ministerios de Transporte y Obras Públicas en Montevideo y de Turismo y Deporte en Montevideo; traemos un vehículo del interior, que ya era propiedad de la empresa, para reempadronar en Montevideo y nos dicen que no se puede hacer: que la chapa o el permiso de STU hoy se otorga solamente a los 0 kilómetro. Y en agosto de 2014 también se modificó la normativa sobre la sustitución que antes era válida: uno tenía un vehículo viejo, iba con uno más nuevo y cambiaba las chapas. Ahora, se pueden sustituir pero el vehículo que ingresa solo puede tener cinco años de antigüedad; o sea que hoy estaríamos hablando de coches del 2010. Eso que se modificó en vías de mejorar, en realidad está empeorando la situación, porque las empresas medianas y pequeñas vamos avanzando en años de a poco, no podemos saltar a ómnibus del 2010 en adelante, que son usados que prácticamente no se venden porque recién se están terminando de pagar. Esta medida está envejeciendo más la flota, porque no podemos cambiar las unidades. Hay vehículos a los que podríamos acceder -pasando, por ejemplo, de una unidad de 1992 o 1993 a una de 1999-, pero tienen más de cinco años y no podemos hacer la sustitución.

Disculpen que me haya extendido, pero queremos hablar de la situación de todo el país y aquí hay representantes de todo el Uruguay, y vemos que cada una de las distintas intendencias tiene su criterio. Aunque dio trabajo, se llegó a una patente única; entonces, sería bueno que también haya un criterio único en materia de turismo y que se evalúe si es necesario contar con más vehículos de turismo. Desde nuestra modesta opinión pensamos que 66.000 asientos son suficientes para el Uruguay, en un momento en que cuando hablamos de servicios regulares -conocemos los números- en fechas pico como por ejemplo Carnaval y Turismo, pasaron por Tres Cruces un 5% o un 6% menos de pasajeros. Estamos hablando de líneas regulares; o sea que para nosotros todavía es más.

Encima, en esas fechas pico nos encontramos con otro problema -doy por descontado que no va a pasar más-: este año entraron doscientos ómnibus brasileños. Esto es algo, ya no diría ilógico, sino hasta ilegal. Para quienes no entienden lo que estoy diciendo, en Semana de Turismo ingresaron de Brasil doscientos ómnibus vacíos, levantaron pasaje en Uruguay, se fueron a Brasil, hicieron las excursiones, volvieron a nuestro país, dejaron la gente aquí y regresaron vacíos. En tanto, salieron todos o casi todos los ómnibus que tenían servicio internacional. Para los vehículos internacionales se pide quince años de antigüedad, pero todos los años, como en esas fechas pico hay tanta demanda, el Ministerio autoriza que salga la franja de entre 15 a 19 años de antigüedad. O sea que solo por esta fecha se autoriza a salir también a esa franja de cuatro años más. Bueno, este año no salió ninguno dentro de esa franja. Hay cinco o seis agencias que contratan los vehículos en Brasil y en Argentina -eso lo tienen elaborado desde muchos meses antes-, pero este año fue durísimo, porque un montón de empresas se quedaron sin trabajo, viendo que ómnibus de empresas brasileñas y argentinas entraban a levantar pasaje de Uruguay. Si se quiere, esto es contrabando de trabajo. Esperamos que esto no suceda más: existen herramientas para crear soluciones ante este problema; solo falta la voluntad de utilizarlas.

Estas empresas de Brasil y de Argentina que ingresaron al país no dejaron absolutamente nada, independientemente de cuatro peajes que pagaron, porque ni siquiera echaron combustible acá. Además, se van el mismo día que ingresan, por lo que no pagan ni una noche de hotel.

Entonces, mientras el Ministerio de Turismo y Deporte hace esfuerzos y gasta millones de dólares en publicidad -no digo que no salga la gente, que tiene el libre derecho de salir a donde quiera-, yo no puedo dar las cifras exactas, pero calculo que unos cuantos cientos de miles de dólares que podían haber quedado en Uruguay -porque acá había vehículos- se fueron en transporte extranjero.

Los ómnibus de turismo nacional están autorizados para circular en todo el país; entonces, perfectamente podemos llevar a la gente hasta el Chuy: allí se puede tomar un ómnibus brasileño y la esperamos a la vuelta. Entonces, todos trabajamos un poco

Y además de lo poco que nos sentimos defendidos, cuando nosotros vamos a otros países tenemos trabas de todo tipo. Por ejemplo, la categoría minibuses no puede entrar a Brasil por una reglamentación de ese país y se terminó: acá no hay Mercosur ni nada. Entonces, los microbuses pueden ir a Argentina, a Chile y a todos lados, pero a Brasil, no. Por otra parte, si los ómnibus de Uruguay van a Argentina, por ejemplo a Bariloche, cuando llegan tienen que tirar anclas, porque los paseos los deben hacer los vehículos de ese país. Y acá nos vamos al otro extremo.

SEÑOR PÉREZ (César).- En relación a lo que decía el señor Scanni sobre la llegada de vehículos extranjeros, es conveniente dejar claro que un altísimo porcentaje, por no hablar de la totalidad del servicio de turismo, es brindado por empresas familiares que hacen grandes esfuerzos por mantener las unidades en condiciones, como están. Y previendo fechas pico de trabajo, ingresan a taller, se hace mantenimiento, se instalan equipos de aire acondicionado, se cambian parabrisas -porque por trabas extranjeras no podemos cruzar la frontera con una pequeña rajadura-, se ponen los neumáticos en condiciones, etcétera. En fin, se hacen una serie de inversiones y el día en que se supone que tenemos trabajo, vienen los extranjeros a hacerlo.

Esa cantidad de vehículos que mencionaba el señor Scanni, que son empresas familiares que tienen entre dos y ocho o diez coches, representan a otras tantas familias que no tienen el ingreso que esperan durante todo el año, y los choferes también quedan fuera de la actividad porque vienen los coches brasileños. Imaginen ustedes que esos vehículos tuvieron que hacer el doble de kilómetros que los que tenemos que hacer nosotros, porque vinieron y se van vacíos; entonces, ¿dónde está la diferencia? Principalmente, en el precio del combustible. Para nosotros podría ser un elemento muy importante de subsistencia si pudiéramos equiparar el precio de combustible, por lo menos al regional y, a su vez, competir con las empresas de línea que, como se explicaba hoy, además de tenerlo más barato, tienen algunos litros más de los que sus coches consumen: eso es volcado a un servicio que compite directamente con nosotros, que no podemos enfrentar esos mismos costos.

Los sueldos de los conductores de las empresas de línea se pagan por todo un mes y los conductores, en lugar de estar un día en la casa o lo que fuere, hacen servicios de traslado muchas veces para el Estado dentro de Montevideo o en el interior. En tanto nosotros también pagamos los sueldos a nuestros choferes, pero para que se queden en sus casas porque no tenemos trabajo para darles, y eso se hace muy duro. Los sueldos tienen sus cargas impositivas; nosotros debemos tener a los trabajadores con un seguro, que tiene unos costos que no son baratos, y no tenemos los mismos beneficios que las empresas de línea. A eso apuntamos con nuestro pedido de hoy: a tratar de que se equiparen las condiciones de competencia, porque nosotros también cumplimos con un servicio social; no solo los ómnibus de línea lo hacen. Cuando el conductor y el guarda del ómnibus de línea tienen su licencia, somos nosotros quienes los llevamos a pasear con sus familias; y lamentablemente está sucediendo que cada vez esa competencia es más desleal.

Gracias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Si yo no entendí mal, durante su exposición el señor Scanni dijo que las empresas transportistas de línea, a veces adquieren ómnibus y los ponen en régimen de turismo.

La pregunta es la siguiente: esos ómnibus que están admitidos para servicio turístico y que están autorizados a hacer excursiones, ¿también acceden al gasoil más barato, al igual que lo hace la empresa por tener servicios de línea? En ese caso, ¿se configura una competencia desleal?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Mi primera sorpresa fue la del combustible: no tenía idea de ese subsidio.

La importación de ómnibus para líneas interdepartamentales o para turismo, ¿tiene las mismas exoneraciones por parte del Ministerio de Economía y Finanzas?

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Sí.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Por otra parte, se habló de los 3.400 ómnibus de turismo y de los 67.000 asientos y se dijo que habría que parar las autorizaciones. El tema es ver la distribución en todo dle país porque, de repente, de los 3.400 hay 3.000 en Montevideo.

Entonces, si tienen el dato, la pregunta es cómo sería la distribución en el país.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Indudablemente, el problema que está subyacente es el vinculado a los costos. Eso parece evidente. Este es un problema importante de competitividad y de costos que tenemos en muchos sectores. El factor combustible es de los más relevantes. Aquí queda de manifiesto.

En el caso del subsidio, aparece una distorsión en el mercado, porque ese dinero que va a las empresas de transporte, luego tiene que ver con el precio del boleto y esa paramétrica. Entonces, esas distorsiones generan otras cosas, como estas, y la justificación de ese subsidio es la parte social y tener un boleto más accesible para quienes utilizan el medio de transporte.

Tengo entendido que en Montevideo está pasando que hay empresas que también tienen mayor eficiencia en cuanto al consumo de combustible por kilómetro y que, inclusive, tienen ventajas extras por ese motivo. Concretamente, pasa con la empresa Cutcsa, que es la que logra esas eficiencias en Montevideo. Ahora me entero de que esa situación también se da en el interior.

En realidad, además del tema del costo de combustible -que es muy difícil- lo que plantean tiene que ver con alguna regulación que, por un lado, no permita el ingreso de más actores -lo veo un poco complicado-, para regular la oferta de servicios y, por otro, regular esa otra actividad que tienen las empresas regulares.

Mi pregunta va en la línea de lo que planteaba el señor diputado Olaizola. Descuento que por los viajes en turismo las empresas no tienen ese beneficio, pero mi pregunta es si, por ejemplo, los ómnibus empadronados con TU pueden hacer el TI sin ningún tipo de inconveniente, o si hay alguna restricción, porque ingresan, se empadronan de un tipo e, indistintamente, pueden realizar cualquier tipo de actividades.

También hay que tener cuidado, porque si nosotros analizamos bien lo del subsidio del combustible y logramos comprobar la mayor eficiencia de estas unidades, eso puede terminar redundando en algún cambio en la paramétrica de las empresas regulares y no necesariamente en un beneficio para ustedes. Habría que ver cómo se puede volcar esa diferencia en algún beneficio para ustedes.

Esta es una instancia importante, porque se viene el tratamiento del presupuesto y el tema del subsidio sobrevuela todo esto. Es importante tenerlo en carpeta para planteárselo oportunamente al señor ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo algunas consultas.

En primer lugar, ¿cuántos propietarios componen vuestra asociación? ¿De cuántos vehículos estamos hablando? ¿En esos 3.400 vehículos están incluidos los de las empresas regulares que se dedican al tema del transporte turístico?

También quisiera saber cuál es el promedio de años que tienen los coches que están dentro de su agremiación.

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- En cuanto a si los vehículos que vienen por turismo tienen los mismos beneficios en el combustible, ocurre lo siguiente. La empresa que trae ese vehículo lo utiliza para las dos cosas. Entonces, la empresa tiene un subsidio por los kilómetros que realiza; no le importa cuál es el vehículo.

Una idea que tenemos para conversar a futuro con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es que los vehículos que se empadronan para turismo hagan turismo, y que los que se empadronan para líneas regulares hagan solo línea regular. Hasta este momento, los vehículos de turismo somos el apoyo de las empresas de línea regular cuando la demanda así lo necesita. En fechas pico, somos el apoyo. Hoy se está dando que las empresas ya no necesitan nuestro apoyo, porque han traído muchas unidades y han renovado su flota de una manera importante. Si antes uno iba a la terminal de Tres Cruces un fin de semana, podía ver diez, doce, quince o veinte vehículos particulares -como le llaman- o de empresas de turismo que estaban trabajando para la línea. Eso ya no pasa. Consideramos que es un buen momento para hacer esa división, que los vehículos de turismo no entren más a Tres Cruces y que las empresas de línea que tienen derecho a tener ómnibus de turismo, los tengan solo para hacer turismo. Porque ellos están haciendo turismo cuando pueden y, después, se ponen a hacer la línea regular, con lo cual ese vehículo se está garantizando un mínimo de 10.000 kilómetros o de 15.000 kilómetros por mes. Nosotros eso no lo tenemos.

SEÑOR BALBIANI (Daniel).- Por ejemplo, en semana de turismo, ninguna de las empresas de línea salió del país con los coches de turismo. Todas estaban habilitadas, pero ninguna salió. O sea que cuando les sirve la línea, la hacen, pero cuando no tienen trabajo en la línea, compiten con nosotros.

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Eso demuestra a las claras que el giro principal de estas empresas es el servicio regular.

Nosotros presentamos una nota al Ministerio de Transporte y Obras Públicas preguntando cuántos ómnibus brasileños y argentinos habían entrado al país. No fue respondida.

También consultamos acerca de cuántas de las empresas de línea regular de larga distancia que tienen ómnibus con permiso internacional salieron fuera del país en la fecha de mayor demanda que tiene el Uruguay. Tampoco nos contestaron, pero sabemos la respuesta: cero. Ni Rutas del Sol, ni Turismar ni ninguna otra empresa sacó un ómnibus fuera del país. Todas las empresas usaron los ómnibus para trabajar en sus líneas regulares. Eso está demostrando a las claras la prioridad de estas empresas, que es el servicio regular. Nos parece bárbaro que sea así. Tendremos que adecuarnos nosotros, o lo tendrán que hacer ellos y asimilar lo que son. Si quieren tener vehículos de turismo, que los tengan, pero que hagan solamente turismo. Esta es una inquietud que le planteamos al Director Nacional de Transporte y, en poco tiempo, tendremos una reunión y veremos qué podemos hacer.

Desde nuestro punto de vista, es algo que consideramos lógico. Las empresas de servicio regular siempre se van a quejar, porque es así.

En cuanto a qué cantidad de empresas que hay en nuestra agremiación, aclaro que somos una directiva nueva y estamos en una etapa de crecimiento -hace un año y poco que estamos- y tenemos aproximadamente doscientas cincuenta empresas socias y cerca de mil vehículos. De los 3.400 vehículos, estimamos que el 10%, como máximo, puede pertenecer a las empresas de línea regular. Todas las demás son pequeñas y medianas empresas.

En cuanto a la cantidad de socios, estamos en una etapa de crecimiento, tratando de abarcar a todo el país, pero nos falta. Por ejemplo, el Vicepresidente, que hoy no vino, es de Trinidad, el señor Etchandy; tenemos socios de Lavalleja, Paysandú, Colonia, entre otros, pero nos falta el acercamiento a muchos colegas del interior. De todas maneras, creo que somos el sector más representativo de esta actividad.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- ¿Cómo están distribuidos en el país esos 3.400 ómnibus?

SEÑOR SCANNI (Gustavo).- Somos una agremiación sin fines de lucro. Todo es a pulmón y no tenemos una estadística clara. Sabemos que hay departamentos que funcionan bien, otros que están saturados, pero no les puedo dar una definición clara.

Quiero agradecer que nos haya recibido y quedamos a las órdenes, porque el transporte es una materia que no se enseña en ninguna facultad. Se aprende realizándola, leyendo, escuchando o viendo. No solo venimos a pedir, sino a ayudar en todo lo que podamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece vuestra presencia, puesto que nos han ilustrado acerca de cómo es su actividad laboral.

En la Comisión intercambiaremos puntos de vista sobre cuáles serán los pasos a seguir. Estamos hablando de un tema que involucra directamente a esta Comisión, que son las reglas de juego del transporte.

Obviamente, tendremos que convocar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, fundamentalmente a la Dirección Nacional de Transporte, para conocer los planes en general, pero también para poder saber de primera mano cuál es la opinión que tienen con relación a este tema y a las preocupaciones que nos transmitido nuestros invitados.

(Se retira de sala la delegación de Serex, Transporte Nacional e Internacional de Cargas y Pasajeros)

——Continúa la sesión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Días pasados, recibimos por parte de la secretaría los proyectos presentados en la legislatura pasada de los cuales habíamos pedido su desarchivo. En ese sentido, me

gustaría que en alguna de las próximas sesiones de la Comisión se considere el proyecto presentado por el ex diputado Rubens Ottonello, sobre empresas de transporte colectivo nacional terrestre, Carpeta Nº 1387/2006.

De ser posible, me gustaría que convocáramos al exdiputado a alguna de las sesiones de la Comisión del próximo mes, a los efectos de que explique el espíritu de este proyecto.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- El otro día volví a plantear el tema del subsidio al boleto y creo que quedamos en que la Comisión solicitaría información al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Diálogos)

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Cabe la posibilidad de que solicitemos información al Ministerio de Economía y Finanzas sobre la liquidación del subsidio correspondiente a Montevideo?

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a proponer lo siguiente. Tomando la propuesta que hace el señor diputado Peña y la que hace el señor diputado Lafluf Hebeich, vinculadas al tema del boleto y teniendo en cuenta que en otras oportunidades también otros legisladores, como el señor diputado Olaizola, plantearon la preocupación con relación al tema del boleto urbano de pasajeros, propongo que convoquemos a las autoridades de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para conocer cuál es la realidad que se está viviendo.

A su vez, también habría que convocar a las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas para que puedan participar en esta Comisión. La idea sería que vinieran juntos ambos ministerios.

(Apoyados)

——Por otro lado, en cuanto al planteo del señor diputado Olaizola para desarchivar un proyecto, lo incorporaremos en el orden del día, a los efectos de que sea tratado en la Comisión en primera quincena del próximo mes.

También ha ingresado otro proyecto que viene del Senado. La idea sería comenzar a tratar el mes próximo los dos proyectos de ley.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Quiero hacer un planteamiento. En la Ruta Nº 24, entre la Ruta Nº 2 y Tres Bocas en Río Negro, se hizo a nueva; se terminó de hacer hace ocho o diez meses con un sistema de hormigón con un espesor de más de 20 centímetros. Este sistema nuevo contiene fibras de plástico, y quedó realmente espectacular, pero sucede que en el mes de febrero, en el kilómetro 12 había un pozo impresionante que rompió varios camiones. Ahora hay otro pozo en el kilómetro 2,5 aproximadamente de la misma ruta. No estoy haciendo una crítica sino que me gustaría que se le haga saber al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de que le exija a la garantía de la empresa, ya que el costo de esta obra ascendió a un millón de dólares el kilómetro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero agregar a lo dicho que uno de los proyectos que también queremos comenzar a tratar en la primera quincena del mes de setiembre, es el que refiere la Carpeta Nº 383/2015 que viene del Senado y que consiste en denominar al puerto del Sauce en Colonia con el nombre de "José Carbajal, 'El Sabalero'".

Por otra parte quiero informar que llegó una invitación de UPM que también vamos a considerar el próximo mes.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la reunión.